

OU REGARDER EN ROULANT EN MOTO ?

On ne vous le répétera jamais assez : le regard ! Mais où regarder ? Dans quelle direction, à quelle distance ? Que voir ? Comment tout voir sans rien regarder ? Quelques indices...

A tout moment lors d'un déplacement à moto, vous regardez devant vous pour rechercher les informations sur votre localisation, votre position, votre placement sur la route : vous avez besoin, en permanence, de savoir où vous êtes et où vous allez.

C'est un besoin vital pour votre cerveau. Essayez de rouler les yeux fermés, vous allez très vite ressentir ce besoin...

Beaucoup de motards vous le diront, « la moto va là où tu regardes ».

Mais ce n'est pas totalement vrai : on peut très bien rouler en ligne droite et tourner la tête à gauche et à droite sans que la moto dévie de sa ligne droite. Il n'empêche que si on fixe durablement un point à gauche (par exemple), la moto aura tendance à dévier vers la gauche.

Il est certain que focaliser son regard sur la sortie du virage en se disant mentalement « je veux aller là ! » aide immensément à y aller effectivement.

Il faut donc regarder non pas là où on est en train d'aller, mais là où on veut aller.

Un « mauvais » motard ira là où il regarde, et seulement là où il regarde, surtout si ce point de fixation du regard est un obstacle.

Un « bon » motard saura regarder là où il veut aller, par un travail de placement du regard. Un « meilleur » motard saura à la fois placer son regard (là où il veut aller), mais aussi le faire évoluer, voir d'autres choses, observer, anticiper... par un travail de « gymnastique » du regard.

Il faut bien différencier le placement du regard de la gymnastique du regard. Mais une fois qu'on a dit ça, comment ça se traduit concrètement ?

* * *

Les gendarmes motocyclistes parlent de « regard-laser » (au sens de viseur laser) pour la vision centrale et de « regard panoramique » pour la vision latérale.

C'est exactement ça : votre regard est un pointeur laser que vous placez exactement là où vous voulez aller, en sachant que ce point, cette visée laser va et doit évoluer, bouger.

Mais pas juste en bougeant les yeux : en bougeant la tête.

Il faut tourner le cou, tourner la tête toute entière, afin de fixer notre destination en vision centrale, et non en vision périphérique.

C'est en tournant la tête que votre cerveau comprendra que vous voulez aller LA-BAS, et pas tout droit !

Ensuite, il s'agit de ne pas rester fixé sur un point (qui sera souvent un obstacle).

Votre regard doit évoluer en même temps que la moto avance.

Ne gardez jamais le regard fixe, mais toujours mobile, en évolution, en avance. Si vous fixez un endroit sur le bord de la route pendant plus d'une seconde, vous allez aller vers cet endroit.

L'œil humain est fait pour détecter le mouvement.

Comme tous nos sens, il donne la priorité aux sensations de changement. Et cela nous arrange bien car la plupart du temps, c'est ce qui bouge qui constitue un danger potentiel.

Un objet inerte ne représente un obstacle que s'il est au beau milieu de notre trajectoire. Par contre, ce qui bouge peut venir vous percuter.

Pour votre sécurité, ne regardez pas ce qui ne bouge pas.
Concentrez votre vigilance sur les objets et personnes en mouvement.

En ville où nous sommes surchargés d'informations visuelles, ne vous laissez pas piéger par ce qui peut attirer votre œil, mais qui ne représente pas un danger : la publicité sur le bus, les jambes de la conductrice d'à côté ou le super beau mec sur le trottoir.

* * *

Mais comment décider que regarder, ce qui est important, ce qui ne l'est pas ?
Comment utiliser ce que vous voyez, en quoi cela doit-il vous aider ?
En bref, comment faire en sorte de voir correctement pour améliorer votre conduite moto ?

Je vais maintenant parler de conduite sur route, hors agglomération, pour une conduite toujours en sécurité, mais avec une recherche de sensations de conduite, à rythme plus élevé que la seule balade touristique.

Principe de base : adaptez votre vitesse à la portée de votre vue.

Théorème pas trop dur : à une vitesse donnée, une certaine distance est nécessaire pour amener à l'arrêt complet un véhicule donné.

Si vous voulez éviter de percuter le sanglier qui traverse la route ou le motard qui vient de se ramasser juste de l'autre côté d'un prochain virage en aveugle, votre vitesse doit se trouver limitée à la distance d'arrêt total nécessaire.

Alors, si vous savez (parce que vous l'avez mesuré) qu'il faut 140 mètres à votre moto pour s'arrêter quand vous roulez à 120 km/h sur route sèche et que vous ne pouvez voir à plus de 140 mètres, vous ne devez pas rouler à plus de 120 km/h.

Bon, ça c'est la théorie.

Dans le monde réel, il est rarement nécessaire de s'arrêter totalement, mais juste de freiner suffisamment pour descendre à 30-40 km/h. A ces vitesses, on arrive à manœuvrer pour éviter un obstacle. Et au pire, si on chute, les conséquences seront minimales. Certes, sauf que d'un autre côté, on ne compte pas le temps de réaction et d'action.

Vous savez qu'à 120 km/h, il faut environ 140 mètres pour vous arrêter, mais le temps que vous voyiez l'obstacle, qu'il soit analysé, que vous décidiez de freiner et que les plaquettes commencent à mordre le disque, il s'est écoulé entre une seconde et deux secondes. Pendant ce temps-là, la moto a continué à avancer, d'environ 35 mètres pour être précis. Et il vous fallait... 140 mètres ? Oups, il vous en reste 105...

Conclusion : rouler à 120 km/h nécessite d'avoir une vue dégagée sur les 175 prochains mètres minimum (pour un temps de réaction d'une seconde, ce qui suppose que vous êtes à 100% de concentration et de vigilance).

Autre différence entre la théorie et la réalité, c'est que nous n'avons pas tous le compas dans l'œil.

Qui peut vraiment évaluer d'instinct 75 mètres alors qu'il est en train de rouler à moto ?

Il s'agit de compter en temps, et non en distance.

Le bon vieux truc : prendre un point fixe au bord de la route (poteau, panneau, marquage au sol) et compter au minimum deux secondes (plutôt trois) jusqu'à ce que l'on passe à sa hauteur. Comptez vraiment deux secondes minimum, en articulant distinctement « une seconde - deux secondes » ou « alligator-alligator » ou « un crocodile, deux crocodiles ».

Si vous sentez que c'est un peu juste, que vous vous faites des frayeurs, augmentez d'une seconde.

Si vos réflexes sont affûtés et que vous savez effectuer un freinage puissant sans bloquer de roue, vous pouvez enlever une seconde.

L'important est que vous parveniez à jauger honnêtement votre portée de vue nécessaire en fonction de votre vitesse et que vous sachiez ralentir quand cette portée de vue diminue. Autre enseignement, vous savez maintenant à quelle distance porter votre regard.

* * *

Votre vision n'est pas seulement déterminée par la portée visuelle (en mètres), mais aussi par le champ de vision (en degrés), qui varie selon la vitesse.

Quand vous vous déplacez à pied, il est de presque 180 degrés, vous voyez la quasi-totalité du champ panoramique, devant vous et sur les côtés

A moto, il se réduit déjà à 100 degrés dès 40 km/h. A 70 km/h, il est de 75 degrés et à 100 km/h, de 45 degrés. Cela devient déjà critique.

A 130 km/h, le regard fixe ne capte plus que 30 degrés du panorama et à 200 km/h, 5 degrés...

Mais on parle bien là de « regard fixe ».

Pour compenser la réduction du champ visuel, il va falloir déplacer les yeux (voire la tête) pour balayer l'ensemble du panorama.

C'est bien pour cela qu'on vous dit tout le temps de ne pas fixer, de garder le regard mobile. Vos yeux ne doivent pas rester plus d'une seconde sur le même point.

Il faut bouger les yeux, effectuer de constants allers-retours entre l'horizon visible, la distance de sécurité, le revêtement devant votre roue, le véhicule qui vous précède, vos rétroviseurs, un peu sur les côtés...

Vous êtes à moto, vous n'avez pas de carrosserie pour vous boucher la vue, profitez-en ! Pour exercer votre regard, pratiquez, forcez-vous à bouger vos yeux. Non pas comme un lapin affolé, mais en les plaçant aux bons endroits, sur des points de repère.

* * *

Pour vous repérer dans l'espace, vous opérez une sorte de triangulation : vous avez besoin de points de référence, de points de repère.

Sur la route, si vous n'avez pas assez de points de repère pour savoir exactement où vous êtes et où vous allez, vous vous sentez perdu. Et si vous ne savez pas où vous êtes, vous ne savez pas non plus ce que vous devez faire.

Votre localisation précise et votre trajectoire (c'est-à-dire la suite, l'enchaînement, la succession de vos localisations) déterminent la séquence de vos actions. Or les choses changent très vite quand on roule à moto, la situation évolue à chaque demi-seconde.

Plus la vitesse est élevée, plus le nombre d'informations (nécessaires à la conduite) relevées par le conducteur diminue.

Il faut apprendre à sélectionner les bonnes, celles qui sont importantes pour vos prises de décision.

Les meilleurs points de repère sont situés sur votre trajectoire ou très près d'elle.

Un point de repère trop éloigné de la route, ou tout simplement de votre voie de circulation, distraira votre attention et détournera votre regard de la trajectoire à suivre. Dans la même logique, ces points de repère doivent se situer à la fois dans votre champ visuel et sur votre trajectoire. Ne prenez pas un point de repère simplement parce qu'il est là, devant vous, facile à voir.

A l'inverse, ne réduisez pas votre champ de vision à un seul point !

Si vous focalisez votre regard sur un point et un seul, vous opérez ce qui est appelé en anglais « *target fixation* », fixation sur la cible. Vous foncez alors droit sur ce que vous regardez car c'est la seule chose que vous pouvez faire. Ce qui mène droit à une situation de panique et entraînera une réaction instinctive de survie.

Où regarder ? Avant tout devant, vers l'avant, où vous voulez aller.

Et non là où vous êtes : en virage, à l'attaque, sur l'angle... ne regardez jamais votre moto ! Mais toujours bien à l'avance. Si vous n'êtes pas prêt pour ce qui va arriver, si vous n'anticipez pas sur ce qui peut se produire, non seulement vous ne serez pas performant, mais surtout vous risquez de vous mettre en danger car vous serez pris par surprise et vous vous réagirez, encore une fois, de façon instinctive.

Il ne s'agit pas non plus de regarder TROP à l'avance.

Dans un virage à 180 degrés avec visibilité totale, par exemple, il ne faut pas regarder loin vers la sortie avant même l'entrée dans le virage : vous risquez de « couper court », de vouloir suivre une ligne droite et de prendre une trajectoire trop serrée. Attendez d'être au point haut, presque arrivé dans l'axe de sortie pour lever les yeux au loin.

Il est tout aussi dangereux et pénalisant de vouloir regarder à tout prix **très très loin**, que de passer son temps à regarder juste devant sa roue.

Vous êtes sur route ouverte, vous devez contrôler régulièrement l'état de la route et du revêtement.

Fonctionnez par allers-retours, alternez regards à 10-20 mètres devant et regards à 50-100 mètres. Sauf en sortie de virage (à partir du point haut), dans les zones de sollicitation et de reprise de stabilité (voir paragraphe ci-dessous « Prendre un virage : la trajectoire ») où le regard peut et doit rester au loin, car l'accélération assurera l'adhérence.

Deux éléments vous aideront à déterminer où regarder pendant que vous roulez.

- 1. Quand vous roulez vite, plus vous regardez loin à l'avance, moins vous aurez l'impression de vitesse. A l'inverse, plus vous regardez près de vous (au sol ou sur le côté), plus vous aurez la sensation d'aller vite. Essayez un extrême puis l'autre, et placez votre regard à la limite de votre sensation de confort, là où vous aurez l'impression d'aller ni trop vite, ni trop lentement. Pas de distance précise ou de temps d'avance, la détermination du placement de votre regard vous appartient, en fonction de votre niveau.

- 2. Quand vous avez les bons points de repère, cela vous donne la sensation d'élargir le paysage, de voir plus large, en « 16/9e ». A l'inverse, quand vous regardez soit trop loin, soit trop près, la route semble se rétrécir, avec un « effet tunnel ». Si vous ressentez cette impression d'étrécissement de la route, il est temps de changer de points de repère.

Ce sont des tendances, des grandes lignes.

**Choisissez vos points de repère et votre placement de regard
pour que le paysage défile à la vitesse qui vous convient.**

* * *

Votre capacité à bien choisir vos points de repère, placés à la bonne distance, dépend d'une composante fondamentale dans votre conduite : votre concentration.

La concentration est comme un flot continu, une chaîne, une suite de liens qui fait que tout s'enchaîne de façon continue, en souplesse. Si un maillon casse, la chaîne toute entière reste brisée jusqu'à ce qu'elle soit réparée ou remplacée. Or si vous choisissez mal vos points de repère, si vous opérez une « target fixation », si vous ne regardez pas assez loin, si vous ne comprenez pas ce qui se passe... la chaîne de votre concentration va se briser.

A l'inverse, quand vous êtes bien concentré, vous n'avez pas l'impression de regarder quelque chose en particulier. Vos différents points de repère s'enchaînent, se rejoignent, se mêlent dans la gymnastique de votre regard, sans que vous y prêtiez attention, sans qu'aucun ne retienne votre attention au détriment des autres.

C'est là que vous voyez « tout » sans « rien » regarder.

Ce n'est pas vraiment que vous ne regardez rien, c'est que vous ne vous fixez pas dessus.

Pour avoir de bons points de repère et gagner en concentration, vous devez regarder quelque chose.

Quand vous regardez un film sur un écran, vous regardez un point, un personnage, mais vous voyez toute la scène. Pour y parvenir, il ne faut pas effectuer de grands mouvements oculaires amples, mais au contraire de petits déplacements rapides de vos yeux, des « stop and go », comme un papillon qui butine. C'est nécessaire pour garder une image nette de l'ensemble de l'écran qui défile devant vos yeux.

Si vous passez d'un bout à l'autre de l'écran sans que votre œil s'arrête quelque part en cours de route, l'écran devient flou.

* * *

Petit entraînement pour vous habituer à développer un regard « en papillon ».

- 1. Trouvez un mur, à l'extérieur ou à l'intérieur, décoré ou monochrome, un mur que vous pouvez voir entièrement, dont vous pouvez voir les quatre coins en bougeant les yeux, mais sans tourner la tête.
- 2. Fixez votre regard sur un point à l'exact milieu de ce mur.
- 3. Gardez votre regard fixé sur ce point, mais fixez votre attention (pas vos yeux) sur le coin en haut à droite du mur. Cela se joue dans votre cerveau, pas dans vos yeux.
- 4. Quand vous y arrivez sans bouger les yeux, passez au niveau au-dessus. Sans cesser de garder vos yeux fixé sur le point au milieu du mur, dirigez votre attention sur différents endroits du mur, d'abord lentement, puis de plus en plus vite. Vous regardez un point, mais devenez conscient, observateur, de l'ensemble du mur.
- 5. Quand vous y arrivez sans bouger les yeux, passez au niveau au-dessus. En gardant votre regard fixé sur le point bien au milieu, dirigez votre attention sur des objets situés entre vous et le mur.

Vous avez probablement remarqué que quand vous avez dirigé votre attention vers une zone aux pourtours du mur, vous avez eu envie de diriger vos yeux sur cette zone. En répétant cet exercice régulièrement, il deviendra de plus en plus facile à effectuer.

Mais c'est une compétence qui peut prendre du temps à se développer. Pratiquez cet entraînement le plus souvent possible et surtout dans des circonstances variées, d'abord au calme, en restant immobile, puis en bougeant, en marchant, en courant... et finalement au guidon.